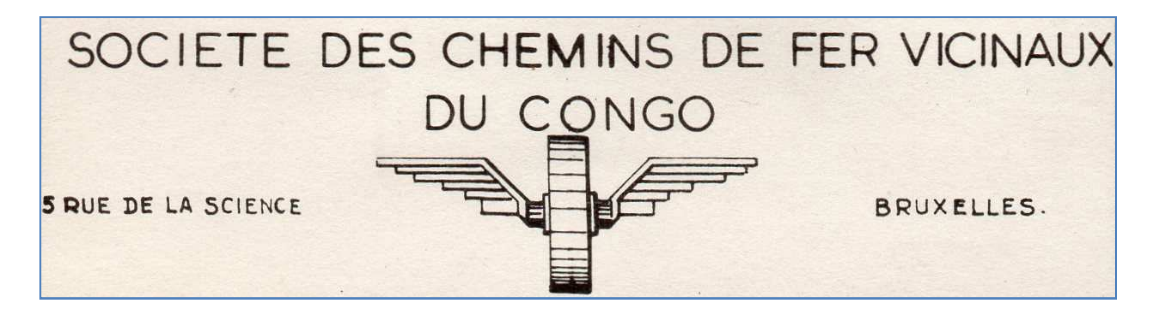


Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 7 - DECEMBRE 2013





Les « VICICONGO »

CONTACTS : *Thomas & Philippe* ***LINDEKENS*** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*

SOMMAIRE

EDITORIAL

Un an déjà!

Nous sommes heureux de vous présenter ce 7ème numéro "Les Congolâtres" de décembre 2013. Cela fait donc déjà un an que nous avons lancé cette revue gratuite à diffusion quasi mondiale. Nous espérons que cette formidable aventure dont vous faites partie continuera durant de nombreuses années.

Durant cette première année de publication nous avons réalisé 5 bulletins + 1 numéro spécial. Soit 18 articles différents qui au total font ± 190 pages, mis en place un site Internet qui nous l'espérons vous aide à télécharger cette revue, un sommaire en anglais après chaque article. Nous tenons à remercier les personnes qui ont donné de leur temps en créant des articles. Vos nombreuses réactions nous ont fait très plaisir, elles nous permettent sans cesse d'améliorer notre travail et de savoir qu'il est apprécié. Nous remercions aussi les clubs qui ont republié des articles dans leurs bulletins et espérons renouveler l'expérience.

Ce numéro n'est pas un « spécial » malgré qu'il soit entièrement consacré à une étude de Jean Herreweghe. Mais nous respectons notre souhait de ne pas couper en deux (ou plus) nos articles.

Nous vous présentons déjà nos meilleurs vœux pour 2014 – bonne lecture à tous.

Wij verheugen ons U onze zevende nummer "Les Congolâtres", van december 2013, voor te stellen. Het is al één jaar geleden dat we ons gratis blad met quasi wereldwijde distributie starten. Wij hopen dat dit groot avontuur, waarvan U deel uitmaakt, nog vele jaren voortduurt.

Tijdens dit eerste jaar van uitgave stelden wij niet minder dan 5 nummers + één speciaal op, voor een totaal van ± 190 bladzijden, en stichtten we een website op om U toe te laten ons blad op te laden. Een samenvatting in het Nederlands en Engels is sinds kort na ieder artikel bijgevoegd.

Wij danken hier allen die van hun tijd gaven om artikels op te stellen.

Uw vele feedbacks verheugen ons want zij laten ons toe ons werk te verbeteren en weten dat het gewaardeerd is. Wij danken tevens de clubs die artikels in hun eigen nieuwsbrieven publiceerden en hopen deze ervaring in de toekomst te herhalen.

Dit nummer is geen "speciaal" ondanks het feit dat het volledig gewijd is aan een studie van Jean Herreweghe maar we blijven onze wens trouw de artikels niet in meerdere delen te verdelen.

Wij bieden U onze beste wensen voor 2014 en wensen U een goeie lezing.

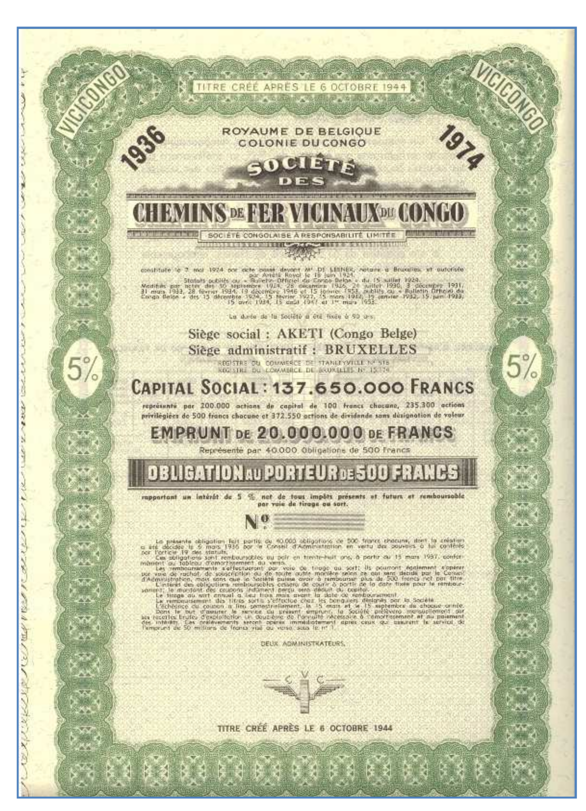
Les colis postaux « VICICONGO »



Par Herreweghe Jean

LA SOCIETE DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO - VICICONGO – C.V.C..

Dans toute la région limitée par l'Afrique Équatoriale Française, le Soudan, l'Ouganda, la partie septentrionale du lac Tanganyika, il existait peu d'artères navigables. C'est cette particularité qui amena le Général DE MEULEMEESTER, alors gouverneur de la Province Orientale, à créer un réseau de routes pour automobiles, puis, plus tard, la Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo sous 1'impulsion du Colonel Albert PAULIS et de M. Alfred LIENART, à construire un réseau de chemins de fer à voie étroite du type de 0 m. 60, chemin de fer de pénétration, de prospection économique et de mise en valeur.



Le 19 décembre 1923, une convention passée entre le gouvernement de la Colonie et la Société Commerciale et Minière du Congo chargeait cette dernière de la création de la Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo. Le 7 mars 1924, la Société était constituée et autorisée par Arrêté Royal du 18 juin de la même année.

Elle avait pour objet:

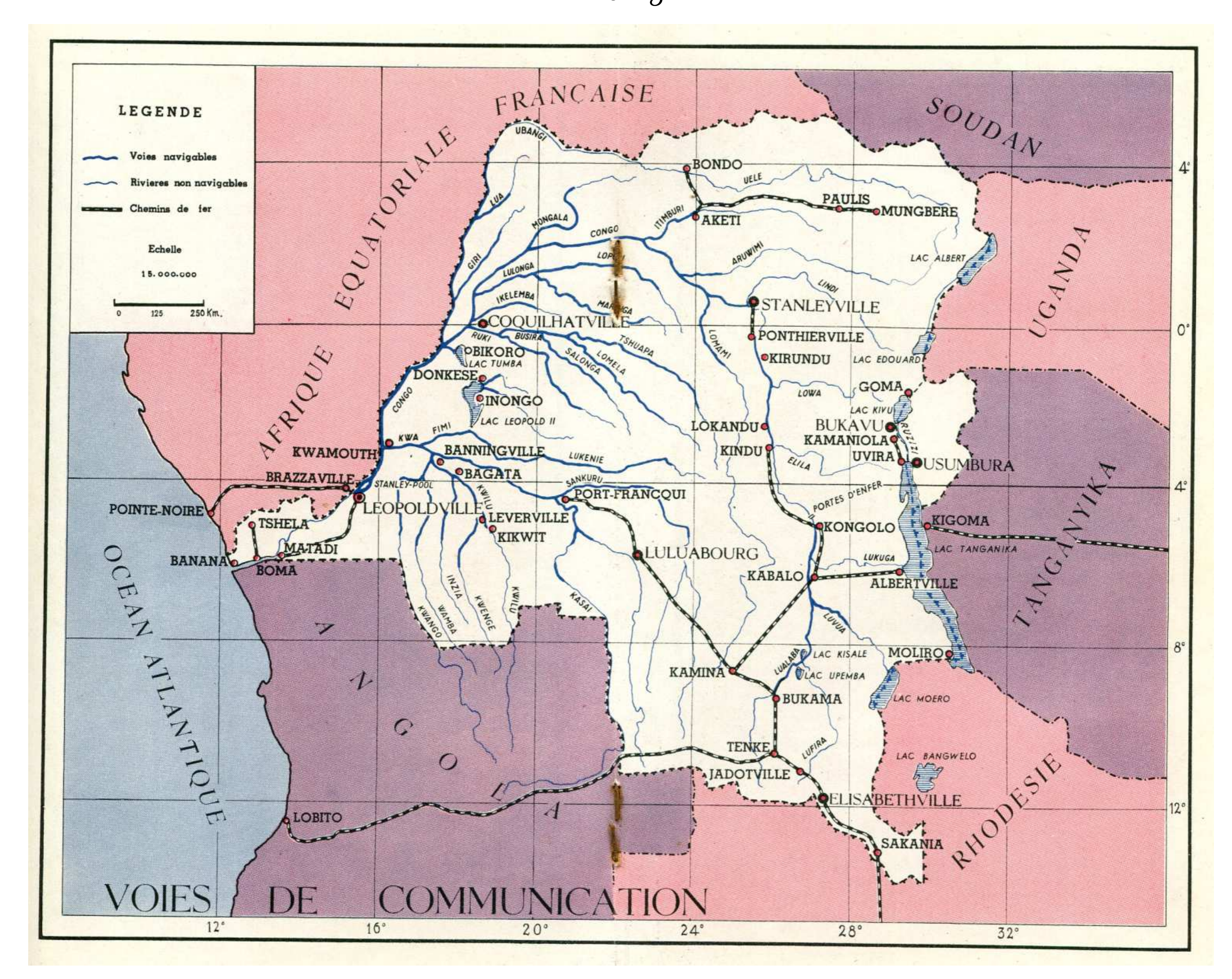
1. L'étude, la construction et 1'exploitation de lignes de chemins de fer secondaires dans la colonie, et le cas échéant, leur prolongement dans les territoires étrangers et plus spécialement de chemins de fer à voie étroite, destinés aux transports régionaux des voyageurs et des marchandises vers les grandes voies de communication par fer, par eau et par air.
2. Les transports sur routes.
3. L'étude, la construction et 1'exploitation de lignes du même genre pour le compte de tiers.

La Société pouvait s'occuper éventuellement de transports auxiliaires par eau sur les rivières secondaires.

Au commencement de 1926, la liaison Aketi-Djamba était réalisée. Le 1er janvier 1928, le tronçon Aketi-Bondo était achevé et mis en exploitation.

Ce début constituait une réussite complète et démontrait l'utilité de la construction du vicinal car, en quelques mois, des stocks considérables, bloqués depuis des années, pouvaient être évacués.

Le vicinal ayant fait ses preuves, la construction d'un nouveau tronçon, destiné à poursuivre la mise en valeur de la Province Orientale et à assurer la prépondérance de la voie nationale pour les importations et les exportations pour les régions du Bas et du Haut-Uélé, du Nepoko et de l'Ituri, fut décidée et confiée à la Société Coloniale de Construction.



Aketi, siège de la Société, située au terminus de la voie navigable de 1'Itimbiri se trouvait toute indiquée pour devenir le point de départ de la voie ferrée qui devait atteindre, vers le Nord, Bangassou, porte de 1'Afrique Équatoriale Française et, vers le Sud-Est, Kilo, centre des mines d'or.

En parvenant à Bangassou et la Frontière de 1'Afrique Équatoriale Française, on pouvait entrevoir la possibilité d'importer le matériel et les marchandises destinées aux régions minières et agricoles de 1'Ubangui ainsi que d'évacuer les produits qui s'y trouvent en abondance et dont 1'exportation est difficile si pas impossible.

En atteignant Mungbere en passant par Buta, Titule, Zobia et Paulis on assurait la prépondérance de la voie nationale pour les importations et les exportations des régions du Bas et du Haut Uélé, du Nepoko et d'une partie de 1'Ituri.
Paulis et Gombari, centres de production du café et du coton d'une part et les régions minières de Moto d'autre part voyaient faciliter la production et 1'évacuation de leurs richesses.
Le 31 décembre 1934, le rail atteignait Paulis (actuellement Isiro). Le 1er octobre 1937, il atteignait Mungbere (Andudu) située sur la route de Bokuma à Faradje, à 60 kilomètres de Gombari.
Entre-temps, le 24 juillet 1930, la SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO avait absorbé l'activité de la Société des Messageries Automobiles du Congo qui, par cars et camions automobiles, exploitait depuis plusieurs années, un important réseau routier. Voie fluviale de l'Itimbiri - voie ferrée - voie carrossable formant un tout parfaitement homogène contribuent à l'essor d'une région jadis difficilement exploitable et devenue, alors, un des fleurons de la Colonie Belge.
Fin 1937, 1'activité des VICICONGO englobait l'exploitation d'un réseau ferroviaire de 842 kilomètres et d'un réseau routier de près de 12.000 kilomètres. Signalons que le Colonel Albert PAULIS et de M. Alfred LIENART, fondateurs de la société VICICONGO ont laissé leur nom à deux villes du réseau : Paulis, actuellement Isiro, fondée en 1934, achevée en 1957 et devenue le chef-lieu du district du Haut-Uele et Liénart, actuellement Andoma.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE :

Le réseau comprenait:

1/ La ligne d'Aketi à Buta, Zobia, Mawa, Paulis, Penge, Gao, Mungbere, longue de 685 kilomètres qui assurait la liaison entre !e port d'Aketi sur l'Itimbiri et le réseau routier au delà de ces localités.

- Aketi- Port Chaltin – Komba, (30km) ouverture en juillet 1926
- Komba – Buta (ville), (101km), ouverture le 1er juillet 1931
- Liénart – Zobia, (55km), ouverture en décembre 1932
- Zobia – Paulis (Isiro), (246km), ouverture le 31 décembre 1934
- Paulis – Penge, (41,5km), ouverture en janvier 1937
- Penge – Mungbere, (84km), ouverture le 1er octobre 1937

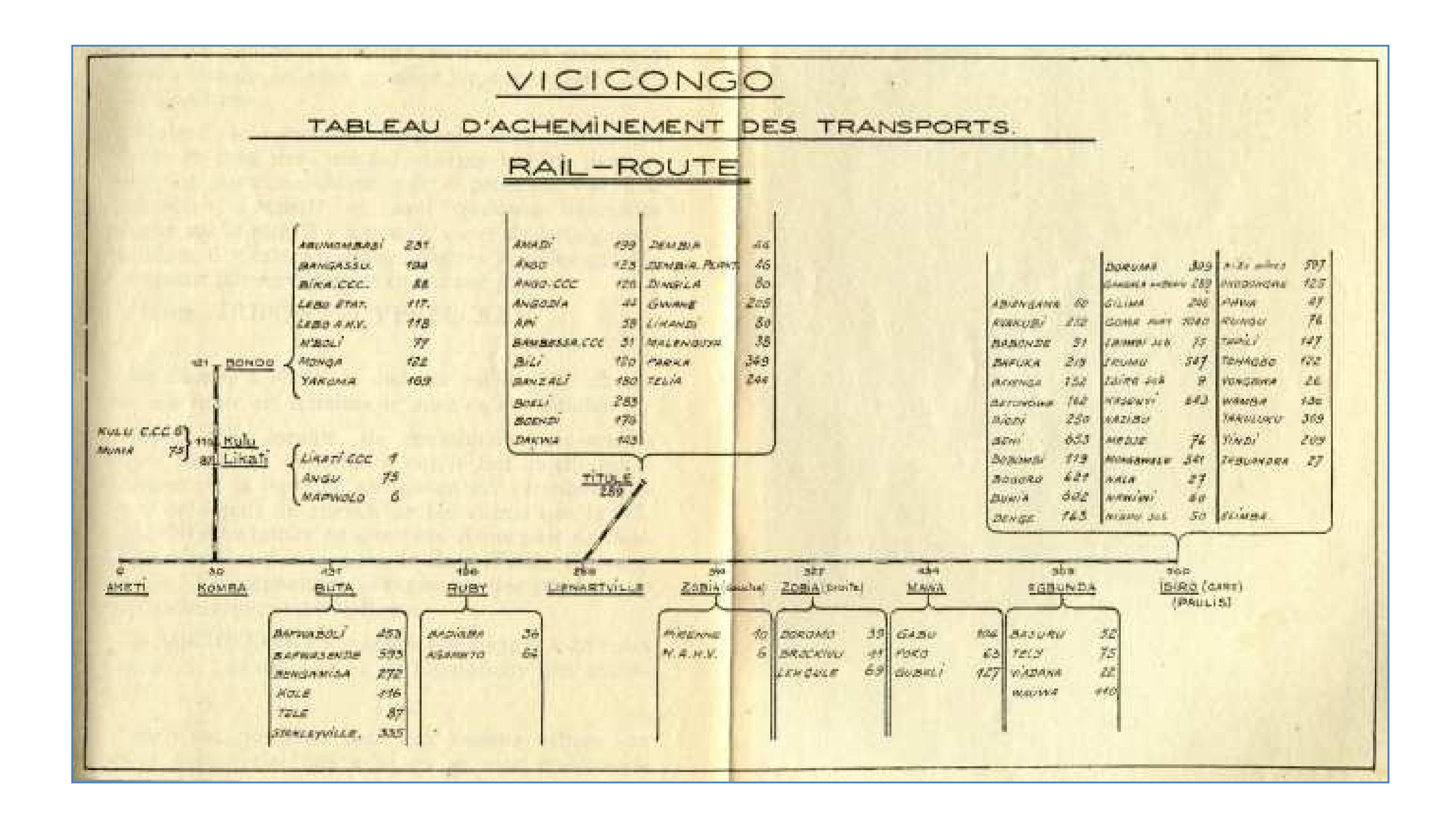
2/ La ligne de Komba à Bondo, longue de 121 kilomètres qui mettait en liaison les voies précédentes avec I'A. E. F. par l'intermédiaire de la route automobile Bondo-Bangassou.

- Komba – Likati, (57km), ouverture le 1er janvier 1927
- Likati – Libogo, (11km), ouverture en septembre 1927
- Libogo – Bondo, (53km), ouverture le 15 mai 1928

3/ La ligne de Lienart à Titule, longue de 31 kilomètres.

- Liénart (Andoma) – Titule, (31km), ouverture le 11 novembre 1932.

4/ 5 kilomètres de voies de raccordement.



Le matériel tracteur employé sur ce réseau comportait des locomotives Mikado de 42 tonnes, 14 locomotives de 26 tonnes, 20 locomotives de 10 tonnes et 329 wagons de diverses catégories.



VICICONGO -- Locomotive Mikado avec tender.

Vue de la gare de la Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo Belge à Aketi.

Aketi (Uélé) - La Gare.
Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo

Le Réseau Ferroviaire était divisé en trois sections:
Voies et Travaux et deux sections Mouvement et Trafic ayant leurs sièges à: Aketi, Lienart et Paulis.

LE RÉSEAU ROUTIER :

La société VICICONGO était avant tout une société de transport routier. Près de 12.000 kilomètres formaient son réseau routier composé de routes principales desservies par les cars-courriers VICICONGO et de routes secondaires destinées aux transports des produits et marchandises.

II comportait entre autre la route Royale Congo-Nil entre Bumba, Aketi, Buta, Abaft Juba (Soudan) sur une longueur de 1.325 kilomètres, assurant ainsi les relations entre le fleuve Congo et le Nil.

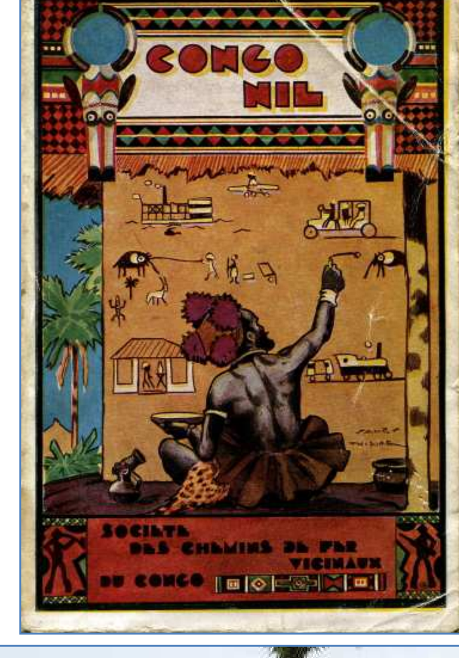
En 1944 la Société a ajouté à ces Sections, le réseau du Ruanda et en 1945 celui de 1'Ubangi.
Le matériel employé se composait de camions à essence et diesel, remorques et semi remorques, autobus, cars et camionnettes. Notons que les marchandises et les indigènes étaient transportés par chemin de fer. Les cars et automobiles étaient réservés aux Européens !



AUTRES SERVICES:

La société VICICONGO fournissait le courant électrique aux habitants d'Aketi et de Paulis.

Elle éditait également un guide fort complet à l'intention des voyageurs dans le Congo Belge. Dénommé "CONGO NIL", ces guides abordaient des sujets de tous types et regorgeaient de renseignement utiles et astucieux tels que les ethnies, le terrain, les animaux et la flore, la chasse et la pêche, l'administration et les formalités, des conseils aussi divers que l'habillement ou le type de cartouche de chasse pour chaque animal, les voies d'accès et les réseaux VICICONGO, les hôtels et prix, un lexique Kiswahili et Bangala et diverses cartes. Je possède des éditions depuis la première en 1934 jusqu'à la septième en 1950. On les trouve régulièrement sur les sites de vente aux enchères.



La société Vicicongo gérait aussi un parc important d'hôtels et relais qui suppléait aux guest-houses et relais de brousse de l'Etat.

On notera que la Société Vicicongo a fortement participé à l'effort de guerre en assurant le transport entre le fleuve Congo et le Nil, des barges, camions et troupes coloniales parties combattre l'Italie en Abyssinie et en Éthiopie en 1941, campagne ponctuée par les victoires d'Asosa, Gambela, Bortaï et Saïo.

Pour en savoir plus sur l'histoire des lignes ferroviaires pendant la période coloniale, je vous recommande chaudement la lecture des 3 tomes de «Le Rail au Congo Belge», éditée par Blanchart et autres.

http://www.congo-1960.be/CharlesBlanchartLeRailAuCongoBelgeI.html.

PERIODE POST-COLONIALE:

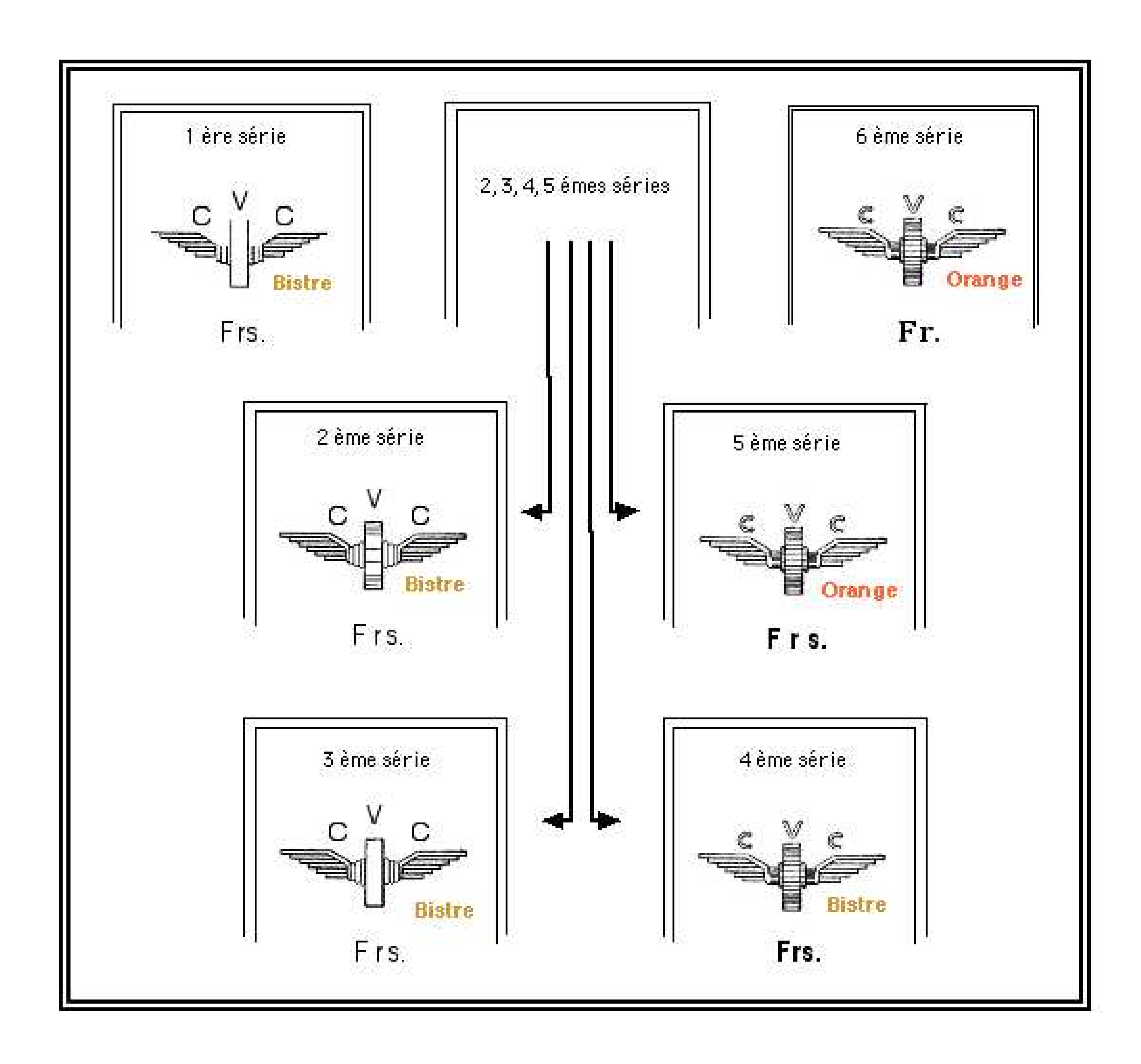
- 1960: Vicicongo devient une société congolaise sous le même nom.
- 1971: les CVC deviennent les Chemins de Fer Vicinaux du Zaïre (CVZ).
- 1971: Prolongation du réseau d'Aketi à Bumba.
- 1974: fusion des Sociétés de Chemins de Fer K.D.L. (Katanga-Dilolo-Léopoldville), C.F.L (Chemin de Fer des Grands Lacs), C.V.Z. (Chemins de Fer Vicinaux du Zaïre), C.F.M.K. (Chemin de Fer Matadi-Kinshasa) et C.F.M. (Chemin de Fer vicinaux de Mayombe) en Société Nationale des Chemins de Fer Zaïrois (S.N.C.Z.).
- 1991: Dissolution de la S.N.C.Z. et création de la S.N.C.Z./Holding et des filiales O.C.S. (Office des Chemins de Fer du Sud), S.F.E. (Société des Chemins de Fer de l'Est) et C.F.U. (Office des Chemins de Fer des Uélés).
- 1995: privatisation de la SNCZ/Holding et rachat par SIZARAIL
- 1997: nationalisation de SIZARAIL qui devient SNCC.



Ce qui restait de la ligne vers Bumba en 2008. Des tentatives sont faites actuellement pour remettre le réseau ferroviaire en route.

LES COLIS-POSTAUX:

Il n'y a que deux éditions des Colis-Postaux VICICONGO mentionnées dans le Catalogue Officiel de Timbres Poste de Belgique (C.O.B.) et non connues oblitérées. Ma collection me permet de dénombrer six séries, toutes également en oblitérés.



CARACTÉRITIQUES DE CHACUNES DES SÉRIES.

1ère série

Les timbres mesurent 36,5 mm x 40,5 mm et sont dentelés 11 1/4.
Les traits des deux cadres sont d'épaisseur égale. L'espacement est de 0,8 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende "bon valeur" mesure 2 mm de haut sur 20 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 25 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères fins et très légèrement épaissies dans la partie basse.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont en bistre.
La roue ailée (2,5 mm x 8,5 mm) ne contient aucun trait horizontal dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue n'est pas limitée par un trait horizontal.
Les ailes ne sont pas doublées dans la dernière partie supérieure.
Les supports des axes sont triples, dégressifs et de largeurs égales.
Les valeurs sont imprimées en fins caractères noirs. Un S termine Fr.
"Frs." mesure 5,5 mm de large, point compris.





2ème série

Les timbres mesurent 36,5 mm x 41,5 mm et sont dentelées 11 1/4.
Le trait du cadre extérieur est d'épaisseur plus fine. L'espacement est de 1 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende "bon valeur" mesure 2,5 mm de haut sur 25 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 26 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères fins et très ombrés dans la partie basse et droite.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont en bistre.
La roue ailée (2,5 mm x 10 mm) contient <u>8 traits horizontaux</u> dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue est limitée par un trait horizontal.
Les ailes ne sont doublées dans la dernière partie supérieure et ombrées.
Les supports des axes sont triples, dégressifs et le support moyen est plus large.
Les valeurs sont imprimées en fins caractères noirs. Un S termine Fr.
"Frs." mesure 8,5 mm de large, point compris.
Le 5 Frs est bleu vert et le 10 Frs est marron.



3ème série

Les timbres mesurent 36,5 mm x 41,5 mm et sont dentelées 11 1/4.
Le trait du cadre extérieur est plus fin. L'espacement est de 1 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende "bon valeur" mesure 2,5 mm de haut sur 25 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 26 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères fins et très ombrés dans la partie basse et droite.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont en bistre.
La roue ailée (2,5 mm x 10 mm) ne contient peu ou pas de traits horizontaux dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue est limitée par un trait horizontal.
Les ailes sont peu ou pas doublées dans la dernière partie supérieure et ombrées.
Les supports des axes sont triples, dégressifs et le support moyen est plus large.
Les valeurs sont imprimées en fins caractères noirs. Un S termine Fr.
"Frs." mesure 8,5 mm de large, point compris.
Le 5 Frs est bleu gris et le 10 Frs est orange



4ème série

Les timbres mesurent 36,5 mm x 41,5 mm et sont dentelées 11 3/4.
Le trait du cadre extérieur est plus fin. L'espacement est de 1 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende "bon valeur" mesure 2,5 mm de haut sur 25 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 28 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères ajourés.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont en bistre sauf dans le 50 Frs (orange) et 100 Frs (carmin).
La roue ailée (2,5 mm x 10 mm) contient 25 traits horizontaux dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue est limitée par un trait horizontal.
Les ailes sont doublées dans la dernière partie supérieure et ombrées.
Les supports des axes sont doubles avec traits horizontaux et le support extérieur est plus 3 fois plus large.
Les valeurs et Frs sont imprimés en caractères noirs épais
Un S termine Fr. "Frs." mesure 6 mm de large, point compris. Les lettres condensées de Frs se touchent presque.



5ème série

Les timbres mesurent 36,5 mm x 41,5 mm et sont dentelées 11 3/4.
Le trait du cadre extérieur est plus fin. L’espacement est de 1 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende “bon valeur” mesure 2,5 mm de haut sur 25 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 28 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères ajourés.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont <u>en orange</u>.
La roue ailée (2,5 mm x 10 mm) contient 25 traits horizontaux dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue est limitée par un trait horizontal.
Les ailes sont doublées dans la dernière partie supérieure et ombrées.
Les supports des axes sont doubles avec traits horizontaux et le support extérieur est plus 3 fois plus large.
Les valeurs sont imprimées en caractères noirs épais et “Frs” en caractères plus fin et petits.
Un S termine Fr. “Frs.” mesure 6,5 mm de large, point compris, et est écrit <u>en espacé</u> comme les chiffres.





6ème série

Les timbres mesurent 35,5 mm x 41,5 mm et sont dentelées 11 3/4.
Les traits des 2 cadres sont d'épaisseurs égales et rapprochés. L'espacement est de 0,3 mm.
La hauteur du texte est de 1,2 mm de haut.
La légende "bon valeur" mesure 2,5 mm de haut sur 24 mm de large.
Les ailes ont une largeur totale de 28 mm.
Les initiales de la société (C.V.C.) sont en caractères ajourés.
Les initiales de la société (C.V.C.) ainsi que la roue ailée, sont en orange soutenu.
La roue ailée (2,5 mm x 10 mm) contient 25 traits horizontaux dans sa partie centrale.
La partie haute de la roue est limitée par un trait horizontal.
Les ailes sont doublées dans la dernière partie supérieure et ombrées.
Les supports des axes sont doubles avec des traits horizontaux dont certains sont doubles et le support extérieur est plus 3 fois plus large.
Les valeurs sont imprimées en caractères noirs épais et "Fr" en caractères plus fins. Il n'y a pas de S après Fr.
"Fr." mesure 5 mm de large, point compris.





(Dimensions données en mm)	1éré série	2ème série	3ème série	4ème série	5ème série	6ème série
Dimensions du timbre de chemin de fer	36,5 x 40,5	36,5 x 41,5	36,5 x 41,5	36,5 x 41,5	36,5 x 41,5	36,5 x 41,5
Trait d'encadrement	Egaux	Fin et épais	Fin et épais	Fin et épais	Fin et épais	Egaux rapprochés
Hauteur du texte	0,8	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Légende « Bon pour valeur »	2 x 20	2,5 x 25	2,5 x 25	2,5 x 25	2,5 x 25	2,5 x 24
Initiales CVC	Fines épaisses/bas	Fines épaisses/bas	Fines épaisses/bas	Ajourées	Ajourées	Ajourées
Couleur initiales CVC et roue ailée	Bistre	Bistre	Bistre	Bistre	Orange	Orange foncé
Nombre de traits dans la roue ailée	Aucuns	8	Peu ou pas	25	25	25
Partie haute de la roue ailée	Ouverte	Trait horizontal	Trait horizontal	Trait horizontal	Trait horizontal	Trait horizontal
Partie supérieure des ailes	Trait simple	Trait double	Trait double	Trait double	Trait double	Trait double
Axes **Taille des axes** **Largeur des axes** **Stries**	Triplés Dégressif Egales Non	Triplés Dégressif Milieu + large Non	Triplés Dégressif Milieu + large Non	Doublés Dégressif Axe externe 3 x + large Oui	Doublés Dégressif Axe externe 3 x + large Oui	Doublés Dégressif Axe externe 3 x + large Oui
Chiffres des valeurs	Fins	Fins	Fins	Epais	Epais	Epais
« Frs »	Avec s	Avec s	Avec s	Avec s	Avec s	Sans s
Largeur Frs . point compris	8,5	8,5	8,5	6,0	6,5	5
Teinte « 1 Fr »	Bleu-gris	Jaune	Jaune	Jaune citron	?	Jaune citron
Teinte « 2 Frs »	Vert eau	Violet	Violet	Mauve soutenu	Mauve soutenu	Gris-bleu pale
Teinte « 3 Frs »	Rouge orangé	Rouge	Rouge	Brun rouge	Brun rouge	Marron
Teinte « 5 Frs »	Violet	Bleu	Bleu	Bleu soutenu	Bleu soutenu	Bleu foncé
Teinte « 10 Frs »	Gris	Marron	Orange	Brun rouge	Brun rouge	Marron
Teinte « 25 Frs »	?	Vert	Vert	Vert jaune	Vert jaune	?
Teinte « 50 Frs»	?	?	?	Noir / papier Jaune œuf	Noir / papier Jaune pale	?
Teinte « 100 Frs »	?	?	?	Noir / papier vert pomme	Noir / papier Bleu	?

en rouge = principales caractéristiques; ? = inconnu à ce jour par l'auteur

CLASSIFICATION:

Il y a bien 6 séries distinctes. Ne pouvant pas établir une chronologie à partir des dates des oblitérations trouvées sur chaque série, la classification a été faite en tenant compte de l'évolution et de la sophistication des gravures et impressions. On passe d'une roue simplifiée avec des traits absents vers une roue ailée à traits multiples. Idem pour les initiales que passent d'un lettrage simple et ombrées à des lettres ajourées.



1 ère série



2 ème série

Aucun doute sur la première et dernière série quand on observe les cadres. Ils sont propres à ces séries et cela les distinguent clairement des 4 autres. La dimension des lettres ou l'absence de s à Fr confirme leur singularité.

Dans les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème série, on remarque de suite la différence entre les initiales pleines pour les 2ème et 3ème séries et ajourées pour les 4ème et 5ème série. Les chiffres des valeurs et les lettres Frs sont fines en 2 et 3 et épaisses en 4 et 5.



3 ème série



4 ème série

La 3ème série se différencie de la 2ème par l'encrage très faible des stries dans la roue ailée lui donnant l'aspect quasi inexistant de ces stries. C'est nettement une nouvelle série et non pas un simple retirage car les valeur de 5 et 10 Frs changent de couleur: bleu devient bleu-gris (5Frs) et marron devient orange (10 Frs). J'ai conservé l'ordre donné par le C.O.B. mais logiquement il devrait être inversé si l'on tient compte du remplissage de la roue et de l'évolution des la teinte du 10 Fr (le marron de la 2ème série est plus proche des 4ème et 5ème).

La 4ème série est également distincte de la 5ème par la largeur métrique des valeurs et symboles (Frs) mais surtout par la couleur des initiales et de la roue ailée. On passe du bistre (4ème) à carrément orange (5ème). Et ce n'est pas uniquement une question d'encrage lors de l'impression puisque les valeurs de 50 Frs et 100 Frs sont totalement différentes question support: noir sur papier jaune œuf et noir sur papier jaune pale pour les 50 Frs et noir sur papier vert pomme et noir sur papier bleu pour les 100 Frs.



5 ème série



6 ème série

COMMENT DIFFÉRENCIER LES SÉRIES ?

1. – Observons d'abord les cadres d'entourage:



- La 1ère série possède un cadre double d'égale épaisseur espacé de 8/10 de mm.



- La 2ème, 3ème, 4ème et 5ème série possèdent un cadre double dont le trait extérieur est fin et celui de l'intérieur épais. Ils sont séparés de 1 de mm.



- La 6ème série possède un cadre double d'égale épaisseur mais espacé de seulement 3/10 de mm. Il ressemble à un trait souligné.

2. – Ensuite les initiales CVC, la roue ailée et les chiffres dans les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème séries.

- Les lettres CVC sont **fines et pleines** dans la 2ème et 3ème série. La roue ailée contient 8 traits fins dans la 2ème et peu ou des traits quasi imperceptibles dans la 3 me série. Les lettres Frs. sont fines.



2 ème série (roue avec 8 traits)



3 ème série (roue sans trait perceptible)

- Les lettres CVC sont ajourées dans la 4ème et 5ème série avec le centre de la roue ailée contenant de multiples traits fins (25). Les lettres et la roue ailée est bistre dans la 4ème série et orange marqué dans la 5ème série.

Les lettres de Frs sont condensées dans la 4ème et étendues dans la 5ème série.







4 ème série (roue bistre et lettres Frs condensées)

5 ème série (roue orange et lettres Frs étendues)

- La roue ailée est très simplifiée dans la 1 ère série avec l'absence de traits dans la partie supérieure. Les lettres CVC sont fines et pleines.



1ère série (roue ouverte sur le haut, pas de traits)

- "Fr" n'a jamais de "s" dans la 6ème série. Les lettres CVC sont ajourées.



6 ème série (Fr sans "s")

VARIÉTÉS:

Certaines valeurs neuves de la 2ème série comportent au dos la légende "1er tirage" et certaines de la 3ème série "2ème tirage". Ces ajouts ont été fait soit par un philatéliste, soit par un marchand car elles ne se retrouvent sur aucune valeur utilisée et oblitérée.



Le "3 Frs" de la 3ème ou 4ème série existe surchargé à l'encre à l'aniline d'un gros chiffre 1, 2 ou 5. Ceci était destiné à pallier les valeurs manquantes. N'oublions pas que nous sommes dans la période de la deuxième guerre mondiale et que tout manquait: encre, papier.





3 ème série — 3 ème série — 4 ème série (Collection privée)

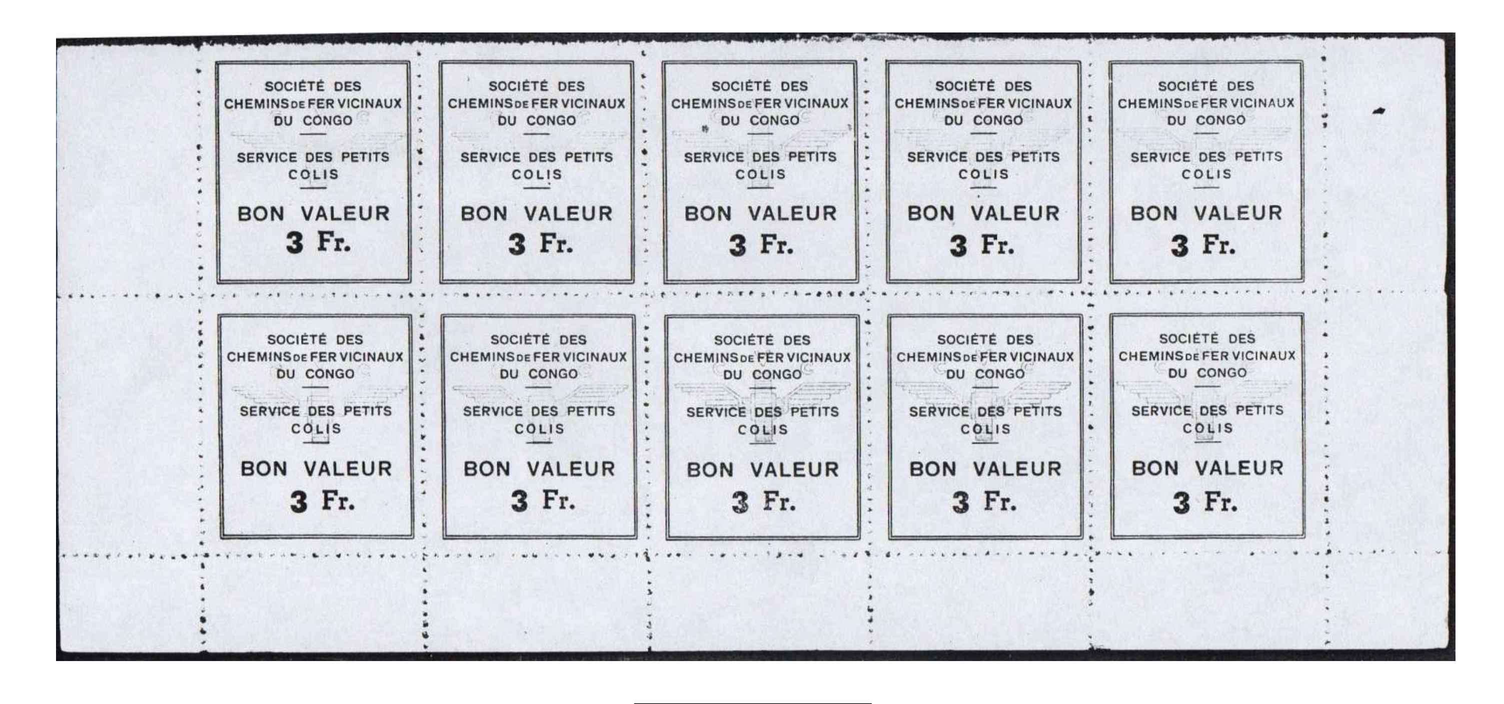
RARETÉ:

Ces timbres sont rares. Les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème séries sont les moins rares. La 6ème série est bien plus rare. Je n'ai vu qu'une seule autre valeur de la 1ère série en dehors de celles que je possède. La première série serait donc la plus rare. La cote des valeurs état neuf des 2ème, 3ème, 4ème et 5ème série est de ± 70% de la cote C.O.B., voire plus. Les valeurs oblitérées sont beaucoup plus rares et peuvent atteindre 400 € + les frais pour des valeurs à partir de 5 Fr (Williame, vente 239, 27/05/2011.)

Ces timbres se rencontrent souvent seuls. Les paires sont rares, les ensembles exceptionnels. J'ai vu une 6ème série de 1 Fr à 25 Frs en bloc de 10 (2 x 5). On ne connait pas de feuilles complètes. J'ai pu obtenir les scans de 5 Blocs de 10 (scans en noir et blanc).



(Collection privée).



(Collection privée).

(Collection privée).

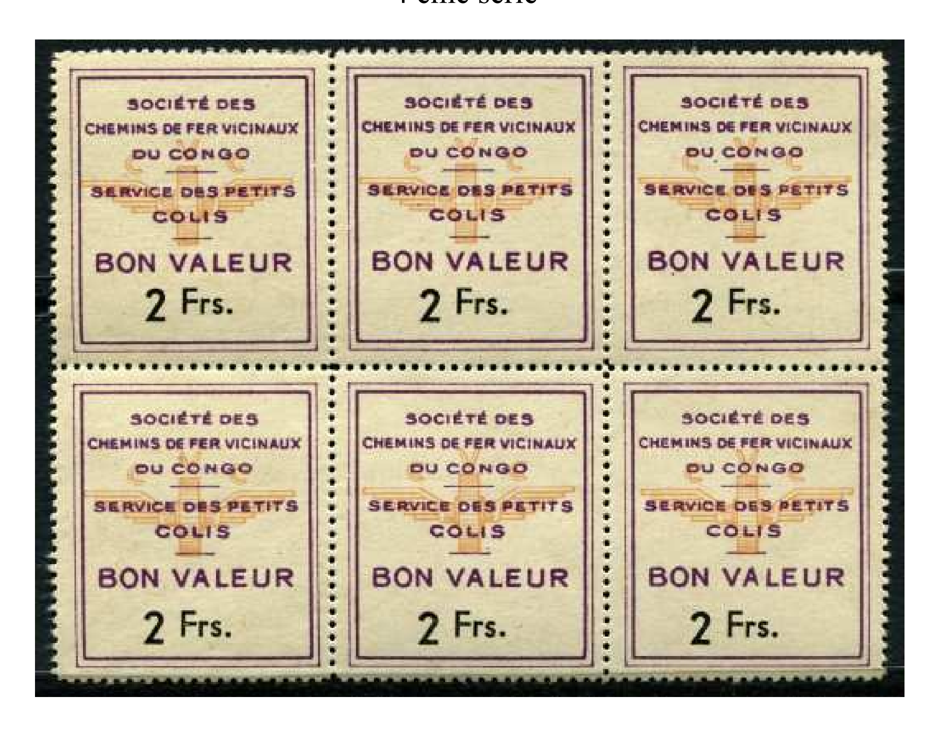
(Collection privée).

(Collection privée).



(Collection de l'auteur).

4 ème série



(Collection de l'auteur).

4 ème série

UTILISATION:

Ces timbres de Chemin de Fer acquittaient les frais de transport pour des marchandises voyageant à l'intérieur des services de la société et étaient apposées sur des lettres de voiture (voir tarif ci-dessous). Les timbres étaient revêtus d'une oblitération du VICICONGO et quelques fois d'une annulation de la firme expéditrice, marque de départ ou annulation manuscrite. Les valeurs oblitérées et encore plus les documents affranchis sont rares comme tout courrier intérieur.

C. V. C.

Service des Petits Colis

N° 35275

(Coller les timbres au verso sur ce bulletin s. v. p.)

EXPÉDITEUR :

DESTINATAIRE :

POIDS : kg.

DATE :

Exemplaire à transmettre au C. R. par poste d'acceptation.

(Collection privée).

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO SERVICE DES PETITS COLIS

BON VALEUR 3 Frs.

C. V. C.

Service des Petits Colis

N°29634

(Coller les timbres au verso sur ce bulletin s. v. p.)

EXPÉDITEUR :

DESTINATAIRE :

POIDS : kg.

DATE :

Exemplaire à transmettre au C. R. par poste d'a

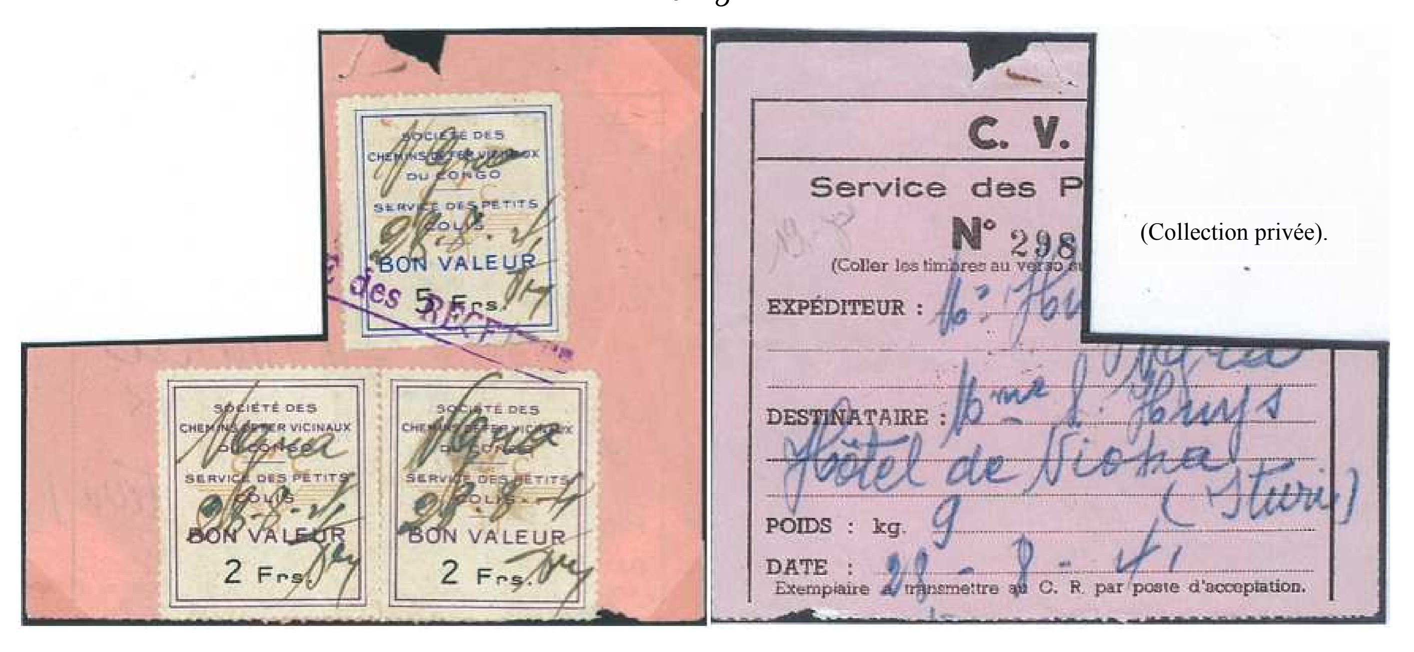
(Collection privée).

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO SERVICE DES PETITS COLIS

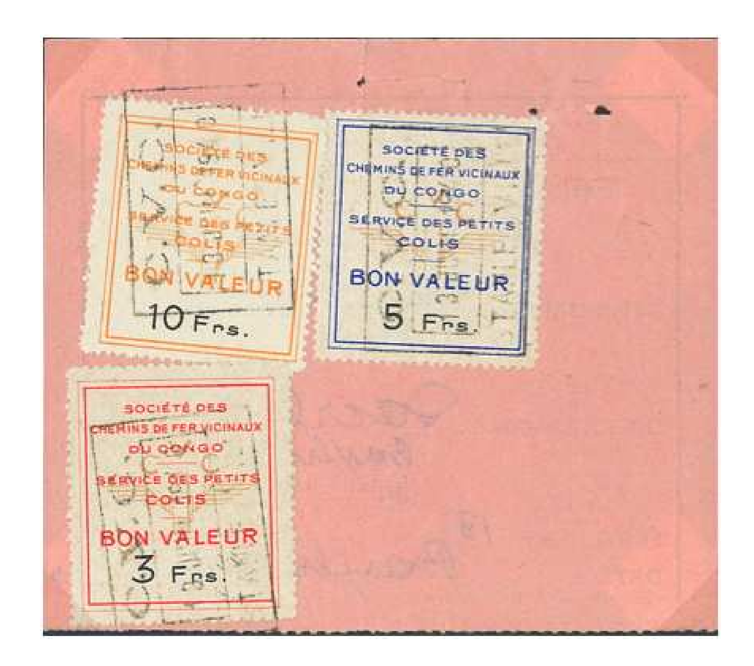
BON VALEUR 3 Frs.

BON VALEUR 1 Fr.

Siméonidis & Pittas



(Collection privée).





(Collection privée).

"Tarif pour le transport de bagages ou marchandises: ."(Extrait du règlement de 1936).

Bagages. — Les bagages à main qui peuvent, au jugement du personnel de la Société, trouver place dans les voitures sans gêner les voyageurs, seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence de 25 kilos.

Les bagages supplémentaires sont transportes à raison de 3,50 francs la tonne kilométrique sur le réseau routier. Pour les bagages qui seraient envoyés par fer, le tarif est de 3 francs la tonne kilométrique.

Les bagages qui ne sont pas retirés le jour de leur arrivée à destination sont soumis à un droit de garde de 0,80 franc par colis et par jour ou fraction de jour.

ÉTUDE DES OBLITÉRATIONS:

Il existe 6 types d'oblitérations.



Type I *Type II* *Type III*

Type IV *Type V* *Type VI*

Type II Type III

Type IV Type V Type VI

- Type I : rectangle à pans coupés de 37 x 25 mm, divisé horizontalement en trois compartiments. Légende : dans le compartiment supérieur le nom de la gare, dans le compartiment central la date ; aucune indication dans le compartiment inférieur. Seul est connu: LIKATI (1933) (cfr J. Du Four). Je ne l'ai jamais rencontré.

- Type II : rectangle à pans coupés de 37 x 25 mm, avec rectangle central. Légende : dans la partie supérieure du grand rectangle central le nom de la gare, dans la partie inférieure C.V.C., dans la partie centrale la date. Seul est connu : IRUMU (1941 & 1944).

- Type III : rectangle extérieur de 38 x 25 mm, avec rectangle central. Légende : dans la partie supérieure du grand rectangle central le nom de la gare, dans la partie inférieure C.V.C., dans la partie centrale la date. Sont connus PAULIS (1933) (cfr J. Du Four), NIZI (1941 & 1943), WATSA (1940 & 1943), BUTEMBO ((1945).

- Type IV : rectangle extérieur de 38 x 25 mm, avec rectangle central. Légende : dans la partie supérieure du grand rectangle central le nom de la gare, dans la partie inférieure VICICONGO, dans la partie centrale la date. Seul est connu : AKETI (1946)

- Type V : rectangle extérieur de 38 x 25 mm, avec rectangle central. Légende : dans la partie supérieure du grand rectangle C.V.C., dans la partie inférieure le nom de la gare, dans la partie centrale la date. Seul est connu : STANLEYVILLE (1946).

- Type VI : rectangle extérieur de 32 x 22 mm, divisé horizontalement en trois compartiments. Légende : dans le compartiment supérieur le nom de la gare, dans le compartiment central la date et dans la partie inférieure C.V.C.. Seul est connu: BUTA (1950).

A coté de ces 6 cachets on trouve également :

- Un cachet linéaire « PAYE » de 50 x 10 mm. avec grosses lettres espacées.
- Un cachet linéaire «SERVICE des RECETTES» de 75 x 10 mm souligné sur toute sa longueur.
- Des annulations par inscriptions manuscrites à la plume et/ou des cachets de sociétés.



ÉTUDE DES DIFFÉRENTS CACHETS SUR CHAQUE SÉRIE:

(Cette étude est limitée au 58 timbres ou ensembles oblitérés que je possède ou auquel j'ai eu accès).

	CVC 1ère série	CVC 2ème série	CVC 3ème série	CVC 4ème série	CVC 5ème série	CVC 6ème série
AKETI	IV (1x)			IV (1x)	IV (1x)	
BUTA		VI (1x)		VI (4x)	VI (1x)	VI (7x)
BUTEMBO				III (3x)	III (2x)	
IRUMU		II (2x)		II (1x)		
NIZI	III (1x)	III (2x)	III (1x)		III (1x)	
PAULIS				III (1x)		
STANLEYVILLE		V (2x)	V (1x)		V (1x)	
WATSA	III (3x)	III (6x)	III (5x)	III (1x)	III (3x)	
PAYE	(1x)				(1x)	
SERVICE des RECETTES			(1x)			
Manuscrites		(3x)	(1x)			

(III = type de cachet ; (3x) = nombre de fois que ce type de cachet est rencontré sur une série).

L'analyse du tableau (page 27) montre que chaque poste utilisait toujours le même type de cachet. Quelques stations avaient leur type de cachet propre : Aketi (type IV), Buta (type VI), Irumu (type II), Stanleyville (type V). Mais chaque série possède plusieurs types de cachets excepté la 6ème.

Il ressort de cette étude que les cachets de type III sont les plus fréquemment rencontrés (30x), viennent ensuite les type VI (12x), les types V (4x), les types II (3x) et les types IV (3x). Je n'ai pas rencontré de type I comme celui décrit par Dufour. Les marques de service sont aussi très rares ainsi que les inscriptions manuscrites.

Ceci nous donne une échelle de rareté par type de cachet:

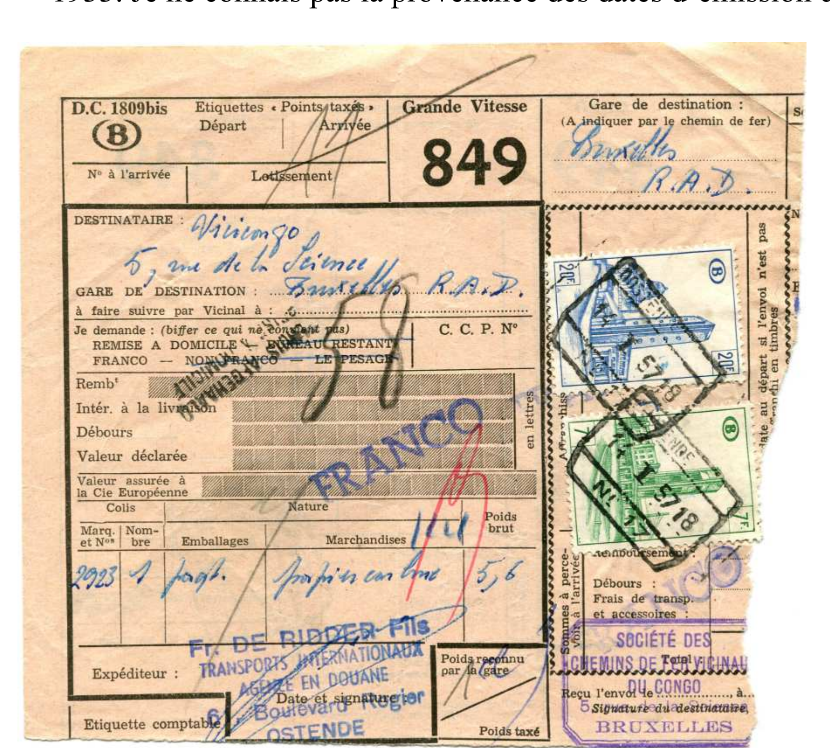
	Cachet Type I	Cachet Type II	Cachet Type III	Cachet Type IV	Cachet Type V	Cachet Type VI	Inscriptions manuscrites	PAYE	Service des recettes
Rareté	ER	TR	O	TR	R	AR	TR	TR	TR

(O = ordinaire; AR = assez rare; R = rare; TR = très rare; ER = extrêmement rare)

Watsa est le poste pour lequel on retrouve le plus de timbres oblitérés (18x) alors que cette ville ne se trouve pas sur la voie ferrée mais sur le réseau routier. En 1940-45 Watsa est le Quartier Général des Troupes du Nord-Est (QG/TNE) de la Force Publique pour protéger les mines d'or de Kilo-Moto. En 1940-1942, elle est la base de départ de la campagne d'Abyssinie. Cela justifie sans doute le fait qu'on le rencontre fréquemment sur les CVC car pas mal de petits colis ont du être envoyés par et vers les militaires.

Aketi, deuxième place en fréquence de cachet (12x), était le siège de la société.

On trouve toutes les dates sur toutes les séries. La chronologie supposée d'impression ne correspond pas à la chronologie d'utilisation. Je trouve 1943 sur la 1ère série mais 1940 sur la 2ème et 1941 sur la 3ème série. La 4ème et 5ème série possèdent les dates 1943 et 1950. Je n'ai que 1950 sur la 6ème série. J'en conclu que les diverses séries devaient avoir cours simultanément avec de nouvelles impressions côtoyant les séries existantes. Des dates antérieures ou postérieures sont tout à fait possibles car le premier tronçon date de 1926 et la société existait encore en 1970. Du Four (p. 428) mentionne la date en 1933. Je ne connais pas la provenance des dates d'émission données par le C.O.B.


D.C. 1809bis
Etiquettes • Points taxés • Départ | Arrivée
Grande Vitesse
849
Gare de destination : (A indiquer par le chemin de fer)
Bruxelles R.A.D.
N° à l'arrivée | Lotissement
DESTINATAIRE : Vicicongo
5, rue de la Science
GARE DE DESTINATION : Bruxelles R.A.D.
à faire suivre par Vicinal à :
Je demande : (biffer ce qui ne convient pas)
REMISE A DOMICILE — BUREAU RESTANT
FRANCO — NON FRANCO — LE PESAGE
C. C. P. N°
Rembt
Intér. à la livraison
Débours
Valeur déclarée
Valeur assurée à la Cie Européenne
FRANCO
Colis | Nature | Poids brut
Marq. et Nos | Nombre | Emballages | Marchandises
2923 | 1 | paqt. | | 5,6
Expéditeur : Fr. DE RIDDER-Fils
TRANSPORTS INTERNATIONAUX
AGENCE EN DOUANE
6 Boulevard Rogier
OSTENDE
Poids reconnu par la gare
Date et signature
Etiquette comptable
Poids taxé
Débours :
Frais de transp. et accessoires :
Total
SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER VICINAUX DU CONGO
5 BRUXELLES
Reçu l'envoi le ...., à...
Signature du destinataire,

Il existe également un cachet « belge » pour les C.V.C., utilisé par le siège social de la société au 5, rue de la Science à Bruxelles.

(Collection de l'auteur.)

FAUX:



Il existe une fausse 2 ème série reconnaissable à ses couleurs et sa dentelure différente ainsi que son centrage défaillant (à l'inverse des vrais timbres toujours bien centrés). Les dimensions sont un peu plus grande que la normale et la dentelure est assez proche, c.a.d. 12. Les couleurs du cadre et des lettres sont par contre plus denses et contrastées par rapport aux centres. Le trait extérieur du cadre est moins net, voire interrompu par endroit. Le papier est également plus blanc au lieu d'être crème. Je pencherai pour des photocopies dentelées.

CONCLUSIONS:

Ces 6 groupes de 5 à 8 valeurs avec à chacun leurs spécificités propres et facilement identifiables, m'amènent à dire qu'il existe bien 6 séries connues des timbres Vicicongos. Elles se rencontrent toutes avec des oblitérations.

Mais cela ne résout qu'une partie du problème car on ne connaît toujours pas leurs véritables dates d'émissions, le nombre d'exemplaires de chaque série et par qui et où ils ont été imprimés.

Remerciements pour leurs aides précieuses à Philippe Lindekens, Dominique Bilmans, Danny Cornelis et Patrick Maselis.

SAMENVATTING:

De Maatschappij:

De spoorwegmaatschappij VICICONGO (C.V.C.) werd op 7 maart 1923 gesticht en had als doelwit de ontwikkeling en bevordering van het Noord-Oosten van Belgisch Congo waar weinig bevaarbare waterwegen bestonden.

Vanaf Aketi, laatste haven op de Itimbiri rivier, strekte de spoorweg noordwaarts tot Bondo en oostwaarts tot Mungbere voor een totaal van 685 km smalspoorweg (0,60 m).

In 1930 verenigde de maatschappij zich met de Société des Messageries Automobiles du Congo en breide zich hiermee uit over een wegennetwerk van 12.000 km, bediend door vrachtwagens en autobussen.

De "postpaketten":

Deze zegels werden gebruikt als betaling voor het vervoer van goederen in het spoor- en wegennetwerk en werden op vrachtbrieven gebracht en gestempeld.

Er bestaan zes verschillende reeksen.

- De eerste reeks heeft twee lijnen in de omlijsting, van dezelfde breedte en met een tussenruimte van 8/10 mm. Het centrale wiel heeft geen horizontale lijn bovenaan.
- De tweede , 3e , 4e en 5e reeks hebben een fijner buitenste omlijstinglijn met een afstand van 1,2 mm van de bredere binnenste lijn
  1 / CVC de letters zijn klein en vol in de tweede en 3e reeks. Het wiel heeft 8 fijne horizontale lijnen in zijn centraal deel in de tweede reeks waar de 3de helemaal geen zichtbare lijnen heeft. De cijfers en "Frs" letters zijn dun.
  2 / De CVC zijn in vette holle letters in de 4e en 5e reeks . Ze zijn samen met het gevleugelde wiel roetbruin in de 4e reeks en oranje in de 5e reeks. Beide reeksen hebben 25 kleine horizontale lijnen in het midden van het wiel. De cijfers en " Frs " letters raken elkaar praktisch in de 4e serie en zijn los van elkaar in de 5e reeks.
- De 6e reeks heeft beide lijnen in de omlijsting even breed en kort bij elkaar (3/10 mm). De oranje CVC letters zijn hol en vet samen met het gevleugelde wiel . "Fr" eindigt nooit met een "s".

Deze postpaketten zijn zeldzaam en nog meer wanneer afgestempeld. De eerste reeks is uiterst schaars gevolgd door de 6de. Vrachtbrieven zijn uiterst zeldzaam.

De afstempelingen:

Men kent zes verschillende soorten afstempelingen. Type I, beschreven door Jean Dufour in zijn" Histoire Postale du Congo" heb ik nooit gezien. Type III is de meest voorkomende afstempeling, gevolgd door type IV.

Watsa , meest voorkomend afstempeling, was het hoofdkwartier van de Noord-Oosten troepen in 1940-1945. Aketi is de tweede meest voorkomende afstempeling omdat het de hoofdkantoor van de maatschappij was.

Data lopen van 1940 tot 1950 en zijn onverschillig te vinden op alle reeksen wat laat vermoeden dat alle reeksen gelijktijdig in gebruik waren.

Besluit:

Er zijn wel degelijk zes Vicicongo reeksen, elk met hun eigen kenmerken en kleuren, samen met zes verschillende soorten afstempelingen. Deze zegels zijn zeldzaam en nog meer wanneer gestempeld.

Valse reeksen zijn gekend.

SUMMARY:

The Company:

The VICICONGO (C.V.C.) company was created on March 7th, 1923 to promote the exploitation of the North-East of Congo where few navigable rivers existed.

From Aketi, last port on the Itimbiri river, the railway stretched north to Bondo and east to Mungbere for a total of 685 km of narrow railtrack.

In 1930, the company merged with the Société des Messageries Automobiles du Congo and added 12.000 km of roads to its network, for trucks and buses.

<u>The parcel-posts:</u>

The parcel posts settled the costs charged for the transport of goods in the network and were stamped on waybills.

There are six different series.

- The first serie has the two equal framelines spaced 8/10 mm. The central wheel has no horizontal line on its top.
- The second, 3rd, 4th and 5th series have a smaller external frameline, spaced 1,2 mm from the internal. line
- 1/ the CVC letters are small and plain in the second and 3rd series. The wheel has 8 small horizontal lines in its center in the second serie where the 3rd has no lines at all. The Frs letters are small.
- 2/ The CVC letters are hollow and bold in the 4th and 5th series. They are in bistre evenas the winged wheel in the 4th and orange in the 5th. Both series have 25 small horizontal lines in the center of the wheel. The “Frs» letters are condensed in the 4th serie and spaced in the 5th serie.
- The 6th serie has both framelines very close together (3/10 mm). The CVC letters are hollow and bold in orange together with the winged wheel. “Fr“ has never an “s“ on its end.

These parcel-posts are rare, and even more if used. The first serie is extremely rare followed by the 6th.

<u>The cancels:</u>

There are six different cancels types. I have never encountered the type I described by Jean Dufour in his Postal history of Congo. The type III is the most common, followed by the type IV.

Watsa, most frequent cancel, was the headquarter of the North-East troupes. Aketi is the second most frequent since it was the company's headquarter.

Dates run from 1940 untill 1950 and can be found indifferently on each serie. It suggests that all the series must have been used simultaneously.

<u>Conclusion:</u>

There are six vicicongo series with their own specifications and colors together with six different cancel types. These stamps are rare, especially when cancelled.

